# DIARIO DEL COMERCIO

ORGANO DEL PARTIDO LIBERAL DEMOCRATICO

AÑO X

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En toda España, CINCO pesetas trimestre.
En el extranjero, 15 pesetas trimestre.
Pago adelantado.
Remitidos y anuncios á precios convencionales.

Tarragona: Viernes 12 de Agosto 1904

DIRECTOR: D. RAFAEL CAÑELLAS
Redacción: RAMBLA DE CASTELAR, 29, BAJOS
Administración: CALLE FORTUNY, 4, IMPRENTA

NÚM. 6921




## INTERESES LOCALES

## "LLOYD NORTE ALEMAN"

Acertada es por demás la idea que ha tenido el *Lloyd Norte Aleman* en crear agencias y representantes en algunos puertos españoles, teniendo nosotros la satisfacción de que Tarragona sea uno de ellos.

La importante casa consignataria de vapores y agencia de Aduanas, de la Sra. Vda. de E. Terré Astó de esta ciudad, ha sido favorecida con el cargo de agente de la mencionada compañía.

El corazón parece que late con satisfacción inmensa, cuando vislumbramos estos vastos horizontes de orientación y vida, que se abren para dar más facilidades á la exportación que sustentan los comerciantes de nuestra provincia.

Grande, es el sacrificio que se ha impuesto el *Lloyd Norte Aleman* para establecer agencias en unos puntos donde su nombre y fama eran completamente desconocidos; pero nos basta la convicción que hoy sustentamos, de que nuestros comerciantes acudirán al llamamiento, satisfaciendo con ello los deseos de los autores de esta iniciativa, que no esperan otra cosa, que verse favorecidos con la misma confianza y buena voluntad que les han otorgado en todas partes.

Para dar una idea clara y concreta á nuestros lectores, de lo que es y representa hoy en dia, la importante compañía de navegación *Lloyd Norte Aleman* vamos á transcribir algunos datos, que impresos en elegante folleto, nos ha proporcionado la Sra. Vda. de E. Terré Astó.

«El primer vapor salido de Bremen para Nueva York en el año 1847, se llamaba «Washington» y pertenecía á la «Ocean Steam Navigation Company», compañía de vapores fundada en Nueva York por los esfuerzos combinados del Senado de Bremen y de algunos alemanes de influencia allí residentes.

Diez años después, el 20 de Febrero de 1857, fué fundado en Bremen el *Lloyd Norte Aleman*. La presidencia del consejo de administración la ocupaba el cónsul H. H. Meier, á quien se ha denominado con justa razón el padre del *Lloyd Norte Aleman*. El capital social ascendia á 3,000.000 de Thalers. El 18 de Junio de 1858, el «Bremen», primer vapor de alta mar del *Lloyd*, salió del rio Weser para Nueva York con un pasajero de cámara, 93 de entrepuente y un cargamento que ascendía á 150 toneladas. En el transcurso del mismo año el *Lloyd* puso en servicio tres buques del mismo tipo que el «Bremen», estableciendo de esta manera un servicio regular bimensual de Nueva York.

Pero ya entre los años 1860 y 1870 se echó de ver que el material flotante hasta entonces empleado no era suficiente para el desarrollo del tráfico; la compañía por esto dió órdenes para la construcción de vapores suplementarios y en el año 1867 el *Lloyd* pudo establecer un servicio semanal regular entre Bremen y Nueva York. En el mismo año el transporte del correo americano fué confiado *Lloyd* y al año siguiente se aumentó considerablemente la flota: fuè fundada la línea de Baltimore con cuatro vapores de hélice expresamente construidos á este efecto.

El 18 de Enero de 1872 fué inaugurado el nuevo dique seco del *Lloyd Norte Aleman* en Bremerhaven con la entrada del vapor «Deutschland» perteneciente á la compañía. En 1878 tuvo lugar una nueva extensión de los servicios por el establecimiento de una línea con dos salidas por mes para la América del Sur; pero bien pronto se hizo necesario dividir el nuevo servicio en dos líneas distintas: la del Brasil y la del Río de la Plata.

En esta época sufrió grandes transformaciones el tráfico ultramarino causadas por la introducción de mejoras cada vez más importantes en la construcción de vapores. Los constructores consiguieron aumentar cada vez más la velocidad. Mientras se llegaba entre 1860 y 1870 á una velocidad de 8 millas marinas por hora y entre 1870 y 1880 á 12 millas, fué posible aumentar esta velocidad hasta 16 millas á fines de esta última época.

El *Lloyd* aprovechándose de estos grandes progresos, comenzó hacia 1880 la construcción de una flota de vapores rápidos, entrando en el espacio de diez años doce magníficos vapores rápidos en el servicio trasatlántico.

Coincidia con esta época, tan importante para el desarrollo siguiente del *Lloyd Norte Alemán*, la celebración del vigésimo quinto aniversario de la fundación de la compañía. Poseía el *Lloyd* en esa época 97 buques con un tonelage total de 104.500 toneladas.

En 1886 entra la compañía en una nueva época de su desarrollo. El *Lloyd* toma á su cargo el servicio de las líneas de vapores correos subvencionados por el Imperio para el Extremo Oriente y la Australia combinado con líneas secundarias para el Japón, la Nueva Guinea y Sumatra. Desde 1890 se inaugura la línea de vapores rápidos entre Génova y Nueva York con escala en Gibraltar aumentándose el servicio de vapores correos, para Nueva York y Baltimore con ocho vapores grandes, afectos principalmente al transporte de pasajeros de entrepuente y carga.

El tráfico en las líneas de vapores correos imperiales se desarrolla rápidamente. Tos buques gemelos «Preussen», »Bayern» y «Sachsen» son reconstruidos y alargados cada uno 70 pies. Los astilleros alemanes reciben el encargo de construcción de nuevos vapores rápidos en los cuales se aplica por primera vez el sistema de dos hélices.

Coincidiendo con la organización de servicios por vapores de gran marcha, la compañía comenzó á atribuir mayor importancia á la instalación interior de los buques. Cada nueva construcción marcaba nuevos progresos y así se crearon en los buques lujosos departamentos decorados con gra fausto y magnificencia.

Un nuevo progreso de la arquitectura naval se observa en los vapores correos imperiales «Prinz Regent Luipold» y «Prinz Heinrich»; con el aumento de altura y el engrandecimiento siempre mayor de las estructuras encima del puente, se facilitó la misión del arquitecto así dándosele al mismo tiempo nuevos problemas técnicos que resolver.

En 1895 se vé la creación de un tipo de buque enteramente nuevo: los vapores de la clase *Barbarossa*. En la construcción de estos vapores se ha perseguido la combinación de dos condiciones: Transportar grandes cantidades de carga y al mismo tiempo un gran número de pasajeros de las tres clases, pero arreglándolo todo de manera que el servicio de pasajeros fuese completamente independiente del servicio de carga. El espacio necesario para el pasaje de cámara se concentró en una poderosa construcción elevada en el centro de los buques; esta construcción no mide menos de 256 pies de largo y contiene tres pisos, uno encima del otro. Así están colocadas las localidades para pasajeros en los vapores del tipo *Barbarossa* en la situación más favorable y tranquila del barco. Cada vapor de este tipo puede transportar 150 pasajeros de primera clase, 120 pasajeros de segunda y de 1.300 á 1.500 pasajeros de entrepuente. La fuerza motriz se produce por dos máquinas de cuádruple expansión completamente independientes la una de la otra, y que moviendo los dos poderosos hélices imprimen á los buques una velocidad de 14 á 15 nudos. En la parte anterior así como en la posterior del buque hay cuatro grandes escotillas — ocho en todo — provistas de diez y seis gruas hidráulicas ó eléctricas.

Las exigencias continuamente crecientes de una comunicación más rápida y confortable en la línea norte atlántica motivaron que *Llogd Norte Alemán* confiasen el encargo á la sociedad anónima «Vulkan», en Stettid, de la construcción de un vapor rápido tal como no existia aún. El 4 de Mayo de 1897 el vapor rápido de dos hélices «Kaiser Wilhelm der Grosse» fué lanzado al agua en los astilleros del «Vulkan». Este vapor tiene 649 piés de eslora y 66 pies de manga y una profundidad de 39 pies desde la cubierta principal hasta la quilla. Su capacidad es de 14.349 toneladas de registro y desplaza 20.000 toneladas. Las dos enormes máquinas de la fuerza de 28.000 caballos indicados comunican á este coloso de los mares una velocidad media de 22 á 23 millas por hora. Durante una travesia que hizo de Southampton á Bremerhaven, á principios de 1900, este vapor alcanzó una velocidad de 24,05 millas marinas por hora. Con el objeto de evitar los molestos movimientos de balance y darle una marcha más tranquila se le aplicaron quillas laterales llamados por los alemanes «Schlingerkiele», gracias á las cuales el barco queda casi completamente libre del movimiento del balance tan molesto á los pasajeros. Tampoco se observan en este buque las vibraciones violentas que se hacen sentir en la mayoría de los vapores grandes provistos de máquinas poderosas. Las piezas en movimiento de las máquinas son equilibradas según el sistema Schlick, impidiéndose así que los movimientos de estas masas colosales se transmitan al cuerpo mismo del vapor. Los adornos, é instalaciones de los salones del vapor rápido «Kaiser Wilhelm der Grosse» son producto del arte nacional: y tanto la ejecución como el material son alemanes. Hallamos en los salones obras maestras del arte y de la industria de Alemania. Para la primera clase hay 200 camarotes en los cuales pueden ser acomodados 400 pasajeros. La segunda clase contiene 100 camarotes con una 350 literas. En la tercera clase pueden acomodarse 800 pasajeros.

A más de muchos vapores lujosos puestos en servicio en estos últimos años para casi todas las líneas del *Lloyd Norte Alemán* han llamado la atención general de todo el mundo civilizado, los magníficos vapores «Kronprinz», «Wilhelm» y «Kaiser Wilhelm II», destinados para la travesia entre Bremen y Nueva York. Estos dos vapores pertenecen al tipo del vapor «Kaiser Wilhelm der Grosse».

El «Kronprinz Wilhelm» es un vapor á 2 hélices y tiene 663 pies de largo, 66 pies de manga y 43 pies de profundidad; su capacidad es de 15.000 toneladas. Este vapor está construido para el transporte de 650 pasajeros de primera, 350 de segunda y 700 de tercera clase. Cuando el «Kronprinz Wilhelm» fué botado al agua ya se habia principiado en los astilleros del «Vulkan» la construcción de un nuevo vapor rápido á 2 hélices; cuyo vapor, bajo el nombre de «Kaiser Wilhelm II», hizo su primer viaje en Mayo 1903 de Bremen vía Cherbourg-Southampton á Nueva York. Este magnífico vapor, el que sobresale á todo lo que hasta la fecha se ha alcanzado en el arte de construcción de buques, tiene 20.000 toneladas y sus máquinas desarrollan una fuerza de 40.000 caballos. En la longitud este vapor supera al «Kronprinz Wilhelm» aún de 13 metros. Las carboneras son capaces para contener 5.700 toneladas de carbón. Hay instaladas en este vapor 19 calderas con una superficie total de calefacción de 10.000 metros cuadrados; el personal necesario para el servicio de estas calderas sube á 237 hombres. Tal como en los vapores «Kaiser Wilhelm der Grosse» y «Kronprinz Wilhelm», las piezas en movimiento de las máquinas son equilibradas según el sistema Schlick. En cuanto á las medidas de seguridad se ha procedido con el mayor cuidado instalando botes salvavidas. En las cocinas del «Kaiser Wilhelm II» se hallan todos los adelantos más modernos, que permiten la alimentación de 800 pasajeros de primera, 400 de segunda y 1.000 de tercera clase. El vapor tiene espacio para alojar 775 pasajeros de primera, 343 de segunda y 770 de tercera clase, más su comandante, oficialidad y marinería, que ascienden á 600 hombres, de modo que puede transportar un total de 2.500 personas. Además de los salones y comedores se encuentran un salón para señoras, un salón de fumar de primera y segunda clase, un salón para señoras, un salón de fumar de primera y segunda clase, un salón de lectura y música, 2 cafés vieneses, y un salón juego para los niños; todos estos salones están adornados artística y lujosamente. La superficie del gran salón comedor es de unos 613 metros cuadrados.

La instalación íntegra de este palacio flotante, tanto en los salones como en los camarotes es tan lujosa y exhuberante, que no se puede compararla á ningún hotel.

Para la decoración y confort de estos grandes vapores se han empleado materiales que exceden en lujo á todo cuanto es conocido hoy dia.

Actualmente, el *Lloyd Norte Alemán* mantiene 33 líneas de vapores, á saber: 7 líneas para la América del Norte, 4 para América del Sur, 2 para el Extremo Oriente, 1 para la Australia, 5 líneas secundarias in corresponde ncia con la línea principal del Extremo Oriente, 9 líneas secundarias en el servicio costero y entre las líneas del Extremo Oriente, y 5 líneas europeas. La flota de la compañía desempeña además un servicio extenso de vapores en el rio Weser.

El personal de la Compañía se compone de 18.400 personas, comprendiendo 5 directores, 320 empleados en oficinas, 2.000 ingenieros y demás subalternos en los talleres de la Compañía, 6.000 obreros, 505 comandantes y oficiales, 3.500 médicos, sobrecargos, mayor-domos, cocineros, camareros, etc., y el resto marinería.

En sus establecimientos en tierra se emplean 44 máquinas de vapor de una fuerza de 2.173 caballos indicados, 14 dinamos de 1.506 volts y 3.615 ampéres y 457 máquinas auxiliares.

La flota del *Llogd Norte Aleman* consta en la actualidad, incluso los barcos en construcción, de 324, que son 167 vapores (de estos 37 vapores á dos hélices.)

Estos 167 vapores representan 533.798 toneladas de registro, con una fuerza de 414.065 caballos.

Hasta fines del año 1902 el *Lloyd Norte Aleman* habia transportado en sus buques 4.799.933 personas. Durante el año 1901 el consumo de carbón ascendió á 21 1/2 millones de marcos. Durante el año 1902 los vapores de la compañía recorrieron 5,8 millas marinas, es decir, una distancia de más de 268 veces la circunferencia del globo terrestre. A fines de 1902 la compañía disponia de un capital de 158 millones de marcas.

La compañía posee en Bremerhaven un dique seco con astilleros para hacer reparaciones, depósitos para provisiones y armamento, un muelle de embarque con estación de ferrocarril y sala de espera para los pasajeros, y un despacho de equipaje y varios depósitos destinados á las mercancías de importación y

de exportación, además almacenes de carbón. En Bremen la compañía posee una oficina encargada del abastecimiento de provisiones y enseres con la cual se halla reunido un lavadero á vapor, talleres menos importantes de composturas con una fundición, además una fábrica de maquias de las más modernas del mundo y una larga sala de equipajes. En Nueva York la compañía es propietraria de muelles de embarque con sala de espera y sala de equipajes. En Génova, Nueva York y Hongkon la compañía ha organizado las oficinas necesarias para inspeccionar el servicio y las máquinas. Además, el *Lloyd* ha establecido depósitos de carbón en varios puertos extranjeros y estaciones de inspección, además un sanatorio para sus oficiales y otros empleados en Rio Branco, cerca de Santos. La compañía dispone del mayor dique seco que existe en Alemania, el nuevo «Kaiserdok», en Bremerhaven, cedido por un alquiler anual por el estado de Bremen para ser administrado por la compañía.

Entre las más notables innovaciones introducidae en el *Lloyd Norte Aleman* figuran dos buques-escuelas destinados á la instrucción de un cuerpo de oficiales afectos al servicio.

La compañía organizó en Bremerhaven una estación de ensayos con modelos de buques. Su objeto es poder determinar en la construcción de nuevos barcos y en los varios tipos de buques la mejor y más ventajosa forma de casco, teniendo en cuenta su capacidad para carba, su velocidad y consumo de combustible.

La compañía ha aprovechado la invención de la telegrafía sin hilos y gracias á las nuevas disposiciones es posible para los buques en marcha de comunicarse entre ellos y con estaciones fijas en la costa.

El nuevo palacio de la administración del *Lloyd Norte Alemán* se está construyendo actualmente en Bremen.

Creemos que con los datos aportados hay lo suficiente para dar á conocer la importancia de esta Compañía.

En estos momentos, en que la exportación va llegando á su perfeccionamento en que el trato mercantil va exteudiéndose por todos los ámbitos del mundo, debemos procurar por todos los medios posibles ser unos verdaderos patriotas, no entregando muestras mercancias á puertos, que como Barcelona y otros, nos han precedido en importancia de vida y movimiento.

S. P. A.

Tarragona 11 Agosto 1904.

# Desde Cette

8 Agosto, 1904.

Ha sido despachado el vapor «Miguel Gallart» con cargamento para Barcelona. Quedan en este puerto los vapores españoles «Martin Sáenz», «Colón» y «Villarreal». Es esperado el vapor «Comercio».

Lo adelantado de la estación ha traido, como todos los años por esta época, una disminución considerable en el movimiento habitual de este mercado de vinos.

Según las esperanzas de los viticultores franceses, la próxima cosecha de esta nación será espléndida, aunque no tanto como se creía al empezar el verano.

Mucho se teme que los calores anormales que reinan, y que han adelantado la época de la vendemia, estén destinados, tal vez, á traer desagrables sorpresas sobre la calidad de los vinos.

Diversos periódicos científicos se ocupan de este asunto y para el caso de que el termómetro permanezca firme, sin descender, publican atinados consejos para los agricultores con el objeto de atenuar los perjuicios que una fermentación prematura y no verificada en condiciones puede ocasionar á los vinos en las temperaturas elevadas.

El éxito de una fermentación depende: 1.° de la temperatura de la bodega; 2.° de la temperatura de la vendemia, y 3.° del calor desprendido por la transformación del azúcar. Un equilibrio establecido entre estas tres temperaturas será el grado térmico que determinará la calidad del producto formulado.

La mayor parte de los enálogos convienen en que, para la obtención de vinos frescos y pastosos, en las regiones templadas, la fermentación no debe pasar de los 25 ó 30 grados. En las regiones cálidas, cuando la fermentación se abandona asimisma, se observan 40 ó 45 grados. Pero los excesivos calores dominantes vienen á alterar considerablemente estas cifras, lo cual pone en un brete el *éxito completo* de la próxima cosecha de vinos en Francia.

He aquí la sombra negra que viene á obscurecer el risueño horizonte que veian ante sí los agricultores franceses.

S. Albanés.

# PICOTAZOS

En Barcelona circulan rumores de haberse descubierto una defraudación al Estado por valor de unos cuantos miles de pesetas.

Apuesto cinco de estas últimas contra cinco céntimos de idem á que el principal autor resulta ser un ordenanza ó un portero cualquiera.

Y sino ya lo verán Vdes.

¡Ah, y conste que las cinco del *ala* son legítimas!

***

En el programa de festejos que los vecinos de la calle del Cos del Bou y *afluyentes* celebrarán este año en honor á San Roque figura *un concierto* de burros con sus correspondientes premios y todo para adjudicarlos al vencedor.

Como quiera que la Comisión organizadora de las fiestas no fija plazo para la inscripción de los *animalitos* que *deseen* tomar parte en el mencionado *concierto* va á pasar las *verdes* y las *maduras* para atender las peticiones que se le hagan.

***

En Bejar un individuo ha intentado suicidarse arrojándose al paso del tren, saliendo, afortunadamente, ileso de la *prueba*.

A preguntas que se le dirijieron contestó que la falta de recursos le obligaba á adoptar tan extrema resolución.

¡Pero qué atrasado de noticias está ese infeliz! ¡Pues no hace poco tiempo que publicó *A B C* la *solución* al problema de los garbanzos!

***

Se halla en Gibraltar, de paso para Smirna, una escuadra yanqui encargada de apoyar con *energía* ante la Sublime Puerta la reclamación que hace tiempo formuló la república de Norte-América por los perjuicios que sufrieron sus misiones en Armenia.

Pues ya puede Turquía apresurarse á soltar la *mosca*, porque de lo contrario no vá á que... para contrario.

Con lo cual no ganarán poco los vecinos de Fraga y su comarca.

Reciban por adelantado mi enhorabuena.

Ego.

# WALDECK-ROUSSEAU

El telégrafo ha traído á España la noticia de que ha muerto este insigne político francés, en quien su país tenía puestas sus esperanzas para un no lejano porvenir. Sin tiempo apenas para trazar una semblanza digna de los merecimientos del finado, recordaremos algunas de sus más salientes notas biográficas.

Nació el 2 de Diciembre de 1846. A ejemplo de su padre dedicóse á la abogacía y á la política, siendo en 1879 elegido diputado por Rennes.

Afiliado á la Unión Republicana, su primer acto parlamentario fué proponer una reorganización de la Magistratura.

Ministro en 1881, en el Gabinete que presidió Gambetta, encargóse de la cartera del Interior, que volvió á regir en el ministerio Ferry en 1883-85.

Sus iniciativas contra lo que llamamos en España caciquismo parlamentario y burocrático, le señalaron como hombre de grandes y meritorias energías.

Así en los ministerios que regentó, como luego al frente del Gobierno, mostró ser una personalidad eminente, un carácter. En su elogio, nada tan exacto como estas líneas de *El Gráfico*.

«A pesar de sus inclinaciones conservadoras, puso desde el Gobierno un alto espíritu de justicia, de paz, de humanidad, de misericordia, en las cuestiones sociales.»

# ECOS DE LA PROVINCIA

**Reus, 11.**

En el salon de la Alcaldía, tuvo lugar anoche una reunión de industriales convocada por la Comisión de ferias y fiestas.

El objeto de la convocatoria, fué el de pulsar el espíritu de la población con motivo de las fiestas proyectadas para el próximo Octubre, pudiéndose deducir de la reunión el entusiasmo con que nuestro vecindario ha acogido tan plausible proyecto.

Motivo de ello fué la cordialidad que reinó en la reunión de referencia y la energía desplegada por la citada Comisión; la cual no perdona medios de anuar voluntades al objeto de que las ferias y fiestas de Octubre tengan la mayor resonancia.

Muy en breve se dará comienzo á la confección del programa, el cual contendrá números de verdadera atracción y novedad.

Todo ello hace augurar que dichas fiestas serán de tanta importancia como no se han celebrado en esta ciudad de muchos años á esta parte.

—Durante la tormenta que descargó anteanoche sobre esta ciudad, cayó una chispa eléctrica en un manso de este término municipal propiedad del dueño del restaurant de la estación del Norte.

El rayo penetró en el edificio por una de las baldosas del tejado, introduciéndose en el interior del edificio y saliendo por la puerta, despues de ocasionar varios desperfectos de escasa consideración.

Varios individuos de la familia de dicho señor y éste, que descansaban en las habitaciones del citado manso, no se apercibieron del hecho hasta la mañana de ayer, al levantarse de la cama, por los desperfectos que el rayo habia causado.

**Bellvey, 9.**

En este morigerado pueblo se efectúan grandes preparativos para celebrar con gran pompa su anual fiesta mayor en los dias 14 15 y 16 del corriente en honor de la Asunción de Nuestra Señora.

Al efecto, han sido contratadas ya reputadas orquestas, una de Rubí y otra de Vendrell, las cuales tendrán á su cargo el programa de los bailes que se celebrarán en los casinos «La sala nova» y la «Glorieta», así como también el desempeño de la parte religiosa en la iglesia parroquial.

Además, las típicas «gralIas» recorrerán las principales calles de la población animando al vecindario con sus tradicionales tocatas.

También tomará parte en la fiesta el siempre aplaudido coro «Vendrellench», que cantará sus más escogidas piezas.

**Tortosa, 10.**

Según escriben de Madrid, en el proyecto de reorganización de zonas, con motivo de las reformas en Guerra del general Sr. Linares, se creará una en esta población, gracias en mucha parte, á los esfuerzos que está haciendo el celoso diputado á Córtes por el vecino distrito de Roquetas, nuestro distinguido amigo y correligionario, Sr. López Puigcerver.

El general Jefe de sección de E. M. y Campaña del ministerio de la Guerra, secunda activamente los trabajos del celoso representante, que si dán el resultado que esperamos, han de beneficiar, y no poco, á nuestra querida población.

El asunto es de demasiada importancia, para que lo dejemos olvidado, y aún exponiéndonos á ofender la modestia del Sr. Puigcerver, no hemos querido renunciar á la publicidad de una noticia que resultará agradable, á todos los tortosinos.

# DIARIOS OFICIALES

## BOLETIN OFICIAL

*Providencia del Consejo de Ministros.* —Real decreto resolutorio de un expediente de competencia.

*Gobierno civil.*—Autorización al Ayuntamiento de Villalva para el gasto de 250 pesetas.

—La Comisión provincial de Tarragona fija los precios por suministros á la tropa.

— La Administración de Hacienda publica relación de los censos trasmitidos á D. Valentín Requena.

—Edicto del Recaudador de Contribuciones de Tortosa.

*Alcaldías.*—Anuncios de las de Tarragona y Vilella baja.

*Juzgados.*—Varias providencias judiciales.

# NOTAS DE LA LOCALIDAD

Cada dia se nos denuncian nuevas arbitrariedades y desafueros de la gente consumera, que, envalentonada, ya no respeta ni tiene consideración alguna con el público, al que, no solamente trata de cualquier manera, sino que hasta amenaza con un desparpajo inconcebible.

De ello hemos sido testigos y podemos afirmarlo, por tanto.

Anoche, un amigo nuestro salió de la estación de Barcelona llevando un cestito que se le habia encargado para un vecino de esta ciudad.

Preguntóle el consumero de punto qué llevaba, contestó nuestro amigo que lo ignoraba, por ser encargo de otra persona, procedió el dependiente de la Arrendataria á abrir el cestito y mientras lo efectuaba y se convencia de lo que contenía se le ocurrió decir al portador del mismo que probablemente contendria fruta y ello bastó para que el consumero declarase decomisado el cesto y se hiciera satisfacer por el mismo (que encerraba fruta, dos botellas de champagne y un pollo cortado en pedazos la friolera de 2'50 pesetas.

Y porque nuestro amigo protestaba del hecho, se le advirtió que bajara la voz, porque sino. ..

Hora es ya de que la prensa toda, con energia y virilidad emprenda ruda campeña contra esa Compañía de... consumeros, que se interesen en ella todas las clases sociales, que elevemos nuestras justas quejas al gobierno y que le digamos con toda claridad que ya que no tenemos otro remedio que satisfacer los exhorbitantes derechos de consumos que se nos han impuesto, no estamos dispuestos á tolerar que cuatro forasteros nos vejen, nos atropellen y hieran á cada instante nuestra dignidad.

Tarragona es pacífica por temperamento, pero todo tiene sus limites y puede llegar el momento de que se agote la paciencia y sino se le hace justicia se la tome por su mano.

Por anticipado declaramos que si las cosas continúan como hasta aquí no seremos nosotros los que, en caso de sobrevenir sucesos como otros que ya han pasado, aconsejemos sensatez y cordura.

Un pueblo digno, honrado y laborioso como el de Tarragona no merece que se le trate como lo vienen haciendo esos forasteros que se dedican á explotarnos y envilecernos.

Y hay que tener presente que á veces el lobo se cubre con la piel de oveja y que no todo el monte es orégano.

Volvemos á las andadas.

Anteanoche fueron robadas las gallinas de la casa de campo denominada «Narbona», existente en las afueras de San Francisco y que en la actualidad habita la familia del oficial de Aduanas, Sr. Morán.

En el solar que existe en la rambla de San Juan, esquina á la calle de Fortuny, se está procediendo á montar un barracón destinado á diversión de niños y desocupados.

Ayer animóse algún tanto el movimiento en nuestro puerto, habiendo tomado entrada en él varios vapores.

Se ha recibido en el Gobierno civil de esta provincia la importante real orden relativa á los ferro-carriles secundarios y de la cual ya dimos cuenta á nuestros apreciables lectores.

Telegramas de Vigo dan cuenta de haber llegado á aquella ciudad nuestro ilustre amigo y correligionario el señor marqués de la Vega de Armijo.

Allí fué enterado el señor marqués de la noticia circulada, en la que se decia que se hallaba enfermo.

El marqués contestó que no era cierta y que indudablemente habia sido propalada por algún mal intencionado.

Manifestó que únicamente lo sentía por la alarma que habia producido entre su familia y amigos.

En efecto, han sido muchos los telegramas que se han recibido en Vigo preguntando por su salud.

El próximo domingo saldrá para Montserrat el coro titulado «El Ancora» de esta capital con objeto de hacer una excursión á dicho monasterio.

Por lo razonado que resulta y por hallarnos en un todo conformes con él, hacemos nuestro el siguiente suelto que ayer publica *La Cruz*:

«No dudamos que la innovación de que el tren 1 301 (que llega á esta ciudad á las tres de la tarde) espere en Reus al tren correo de Madrid (Red catalana) para recibir aquí la correspondencia de la línea de los Directos con unas cuantas horas de anticipación, constituye una ventaja considerable para Tarragona, y creemos deber de todos apiaudir el celo de las personas que la han gestionado, y el no leve sacrificio que les habrá costado conseguirla.

Pero aparte de eso, no podemos menos de llamar la atención sobre las consecuencias que esta ventaja ha tenido para los carteros, á quienes se sujeta desde ahora á una nueva repartición, que resulta para ellos realmente insoportable.

Tres reparticiones diarias son trabajo suficiente, y quizá más que suficiente, máxime en la presente estación: añadir una repartición más, que es lo mismo que obligar á los carteros á andar todo el dia por esas calles y subir y bajar escaleras, equivale á pretender que los tales empleados realicen un imposible y pierdan la salud y la vida.

Ni los carteros son de bronce, ni pertenecen á una categoría inferior á los demás mortales. Por humanidad y por caridad conviene que se les libre de tamaña carga, lo que puede lograrse sin grave detrimento del público, aplazando la repartición añadida dos ó tres horas, ó sea, haciéndola coincidir con la del correo que llega á las seis y media de la tarde.

Las tres reparticiones que en virtud de la última combinación de trenes tenian lugar hasta el presente, se efectuaban y continúan efectuándose, á las ocho y media de la mañana, á las once y á las siete y media de la tarde. La que se ha añadido se verifica á las tres y media de la tarde, y tiene por objeto distribuir la escasa correspondencia que llega de Madrid en aquella hora; más si se considera que ya se distribuye la correspondencia de la Corte, y en mucho mayor proporción, en las reparticiones de las once y de las siete y media, quedando una mínima parte para la de las tres y media, se verá claro como no se pierde gran cosa aplazando esta repartición, y en cambio se ahorra á los carteros un trabajo penoso siempre, y con los actuales calores penosísima.

Estamos persuadidos de que los mismos que han puesto en juego su actividad é influencia para obtener la ventaja consabida, no se han fijado lo suficiente en las circunstancias que acabamos de exponer, y que por tanto no ha de contrariarles el que quede sin efecto por compasión á los repartidores.

Por nuestra parte no dudamos en interesar al dignísimo señor Administrador de Correos, cuyos elevados sentimientos nos son bien conocidos, y creeríamos ofender la nobleza y generosidad del público de Tarragona, de suponerle contrario á la concesión de la expresada gracia.»

De segunda convocatoria celebrará esta tarde sesión nuestra corporación municipal habiéndose señalado la siguiente orden del dia:

1.° Lectura y aprobación del acta anterior.

2.° Registro de los *Boletines Oficiales*.

3.° Comunicación de la Junta de Obras del puerto referente al enlace en Reus entre las lineas de Lérida á Tarragona y directa de Zaragoza á Barcelona.

4.° Idem del alcalde de Barcelona invitando á una reunión para tratar del ferro carril del Noguera-Pallaresa.

5.° Dictamenes de la Comisión de Fomento. 1.° Autorizando á D. Firmo Vives para arreglar los escaparates de una tienda de la calle del Conde de Rius núm. 1. 2.° Idem á D. Gumersindo Baradad para reparar y pintar la fachada de la tienda núm. 14 de la Bajada de Misericordia.

6.° Informando un cargo presentado por la Zona de Reclutamiento por las estancias durante el periodo de observación de varios mozos de esta ciudad.

7.° Instancias de D.ª Dolores Beltrán, D. José Piqué D. Juan Gonsé y D. Leandro Olivé.

8.° Inclusión en el padron de vecinos.

**El Dr. Jordán opera todos los lunes en Reus.**

El dia 13 de Septiembre próximo á las doce, se verificará en las Casas Consistoriales la subasta para el arranque y venta de las tuberías de plomo propiedad del Ayuntamiento enterradas en las vias públicas de esta ciudad, con arreglo á los pliegos de condiciones que se hallan de manifiesto en la Secretaría municipal.

Servirá de tipo mínimo para hacer proposiciones que deberán presentarse en pliego cerrado, inscritas en el papel del sello correspondiente, la cantidad de 0'20 pesetas el kilo de la tubería que se ha de extraer, debiendo los licitadores depositar en la Caja municipal para tomar parte en la subasta la suma de 3 750 pesetas que deberá elevar 7.500 pesetas el licitador á quien se adjudique definitivamente el remate, publicándose íntegramente las demás condiciones en el *Boletín Oficial* de esta provincia.

Ha salido para el balneario del Monasterio de Piedra (Alhama de Aragón) acompañado de su distinguida esposa é hijo, nuestro apreciable amigo particular el activo tenedor de libros de la Intervención de Hacienda de la provincia, D. Gonzalo Terol y Pascual.

Les deseamos un viaje feliz.

Según noticias, ha sido nombrado ingeniero director en propiedad de las Obras del puerto de Alicante, nuestro particular amigo D. Ramón Montagut y de Miró, cuyo cargo desempeñaba interinamente.

Además de los alcaldes de las poblaciones de Cataluña, el alcalde de Barcelona ha convocado á las siguientes entidades á la reunión magna que se celebrará el dia 17 del corriente, en el Salón de Ciento de la capital del Principado para recabar del Gobierno que el proyecto del Noguera-Pallaresa sea incluido en el proyecto de ferro-carriles transpirenaicos: Cámaras de Comercio y Sociedades Económicas de Amigos del País de las cuatro provincias; Cámaras Agrícolas de Lérida, Gerona y Tarragona; Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, Liga de Defensa Industrial y Comercial y Federación Agrícola Catalana Balear.

Según noticias de la corte, los trabajos de redacción del reglamento para la aplicación de la ley de alcoholes van muy adelantados.

Se cree que podrá llevar el Sr. Osma al próximo Consejo ya ultimado completamente este reglamento.

La Secretaría de Gobierno de la Audiencia territorial ha expedido los oportunos oficios para que tome posesión del cargo de magistrado de la Provincial de Tarragona D. Enrique Zaldibar y Ruiz.

Se ha concedido licencia para esta capital al primer teniente del regimiento infantería de Navarra D. Francisco Quiroga Codina.





## BOLETÍN RELIGIOSO

SANTOS DE HOY.—Sta. Clara vg. y fundadora.

SANTOS DE MAÑANA.—Stos. Casiano é Hipólito mrs.

CORTE DE MARÍA

Hoy se hace la visita á Ntra Sra. del Claustro en la Catedral.

ORACIÓN DE LAS CUARENTA HORAS

Empieza en la iglesia del Pio-Hospital. Su D. M. se tendrá de manifiesto por la mañana de siete á diez y por la tarde de cinco á ocho, celebrándose las misas de costumbre.

## CRÓNICA OFICIAL

### Registro civil

*Inscripciones verificadas en el dia de ayer:*

NACIDOS.—Rosa Salas Gonzalez.

FALLECIDOS.—Ninguno.

MATRIMONIOS.—Ninguno.

### Servicio de la plaza para hoy

Parada Luchana.

Jefe de dia señor teniente coronel de Luchana don Ricardo Nouvilas.

Hospital y provisiones 1.° capitán de Almansa.

Oficiales de Vigilancia á las órdenes del Jefe de dia, 1.ª zona Almansa; 2.ª zona Luchana.

Paseo de enfermos, Luchana.

El capitán sargento mayor *Isidoro Dominguez*.

## MOVIMIENTO BURSÁTIL

### Bolsa de Madrid

Madrid, 11, 17'30.

| | |
|---|---|
| 4 por 100 interior contado | 76'95 |
| 4 por 100 idem fin mes | 76'97 |
| 4 por 100 idem fin próximo | 00'00 |
| 5 por 100 amortizable | 97'95 |
| Carpetas provisionales amortizable 5 0\|0 | 00'00 |
| Banco de España | 000'00 |
| Tabacalera | 000'00 |
| Cambios de París | 37'90 |
| Idem. de Londres | 34'84 |
| 4 por 100 exterior | 00'00 |

### Bolsa de Barcelona

Barcelona, 11, 15'56.

CAMBIOS EXTRANJEROS

| | | |
|---|---|---|
| Londres á 90 dias fecha | 34'35 | d. |
| Id. á 60 dias fecha | 00'00 | » |
| Id. á 3 dias vista | 00'00 | » |
| Id. cheque | 34'90 | p. |
| Paris á 90 dias fecha | 00'00 | » |
| Id. á 3 dias vista | 00'00 | » |
| Id. la vista | 38'20 | » |
| Hamburgo á la vista | 00'00 | » |

EFECTOS PUBLICOS

| | Dinero | Papel |
|---|---|---|
| 4 por 100 interior contado | 00'00 | 00'00 |
| » fin mes | 76 92 | 76'95 |
| » » fin próximo | 00'00 | 00'00 |
| Deuda amortizable fin mes | 97'90 | 97'95 |
| Carpetas provis. Amort. fin mes | 00'00 | 00'00 |
| **OBLIGACIONES CONTADO** | | |
| Ferrocarril Norte especiales | 101'75 | 102'00 |
| » San Juan Abadesas | 77'50 | 77'75 |
| » T. B. y F. 2 1\|4 por 100 | 57'75 | 58'00 |
| » T. B. y F. 4 1\|2 por 100 | 100'50 | 100'75 |
| » Alicante 4 por 100 | 92'50 | 92'75 |
| » M. T. B. Reus Roda | 56'50 | 59'00 |
| » Almansas 3 °\|₀ no adheri. | 58'50 | 59'00 |
| » Almansas 3 p. 100 adher. | 74'60 | 74'85 |
| » Orense | 52'15 | 52'35 |
| **ACCIONES FIN MES** | | |
| Banco Hispano Colonial | 000'00 | 000'00 |
| Sociedad Catalana General de Crédito | 00'00 | 00'00 |
| Medina-Zam. y O. á V. | 26'00 | 26'10 |
| Norte de España | 48'70 | 48'80 |
| Madrid, Zaragoza y Alicante | 81'70 | 81'80 |

## MARÍTIMAS

### Movimiento del puerto

EMBARCACIONES LLEGADAS AYER

De Marsella y Barcelona v. «Cabo San Vicente», de 1.107 ts., c. Garrastazu, con efectos, consignado á D. Mariano Peres.

De Liverpool y Valencia v. «Tordera», de 1016 ts., c. Cabot, con efectos, consignado á D. Modesto Fénech.

De Port-Veddres pol. gol. francés «Jeune Lucienne», de 62 ts., c. Francés, con efectos, consignado á D. Antonio Marinè.

De Génova y Barcelona v. «Grao», de 1010 ts., c. Lloret, con tránsito, consignado á D. Román Musolas.

De Barcelona v. «Antonio Velazquez», de 671 ts., c. Dolor, con efectos, consignado á los H. de B. López.

DESPACHADAS

Para Civitavechia ber. gol. italiano «Ida», con lastre.

Para Bilbao y esc., v. «Antonio Velazquez», con efectos.

Para Huelva y esc., v «Grao», con tránsito.

Para Liverpool y esc., v. «Tordera», con efectos.

Para Bilbao y esc. v. «Cabo San Vicente», con efectos.

## Telégrafo y teléfono

### Los demócratas

San Sebastián, 11, 12'30.

Los canalejistas y monteristas residentes en esta capital, se reunirán todos los jueves, almorzando cada vez en un sitio.

### Huelga marítima

Paris, 11.

Comunican de Marsella que con motivo de haber surgido diferencias entre un oficial de un vapor de las Mensajerías Marítimas y la citada Compañía, los inscritos marítimos han resuelto abandonar los vapores de la misma.

### En salvo

Paris, 11.

Telegrafían de Chefú que, según noticias comunicadas por un contratorpedero llegado hoy, seis acorazados, cuatro cruceros y la mitad de la flotilla de torpederos rusos lograron ayer mañana escapar de Port-Arthur.

La escuadra japonesa persigue á la flota rusa. Se desconfía de la certeza de la noticia.

### Nuevo descalabro

Paris, 11.

El *Herald* publica un telegrama de San Petersburgo anunciando que las tropas del generalísimo Kourotpatkine han sufrido un serio descalabro, ignorándose todavía las bajas de los rusos.

### La escuadra de Port-Arthur

Paris, 11.

Según noticias del teatro de la guerra, la escuadra rusa de Port-Arthur salió del puerto porque se le hacia imposible la permanencia en él, toda vez que habian tomado los japoneses varias alturas que dominaban la bahía.

Dicha escuadra va mandada por el almirante Withef.

Se ignora si la escuadra del almirante Togo ha logrado alcanzarla y si se ha trabado combate.

IMPRENTA LLORENS, GIBERT Y CABRE